**Ministru kabineta rīkojuma projekta**

**„Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1.panta 7.punkts, 7.panta pirmās daļas 11.punkts, 17.panta pirmā un otrā daļa.  Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (apstiprināta Saeimā 2010.gada 10.jūnijā) tiek definēta nepieciešamība, uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, attīstīt videi draudzīgākus transporta veidus – dzelzceļa un jūras transportu. Attīstot starptautiskā dzelzceļa maršruta Rail Balticaprojektu, tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020. gadam (apstiprināts ar Saeimas 2012.gada 20.decembra lēmumu) nosaka Rail BalticaLatvijas posma tehniskās dokumentācijas izstrādes un izbūves uzsākšanu, iekļaujoties kopējā Rail Balticaprojektā (TEN–T tīkla prasību nodrošināšana). Arī Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.–2020. gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojumu Nr.683 “Par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.gadam”) ir iestrādāta konkrēta aktivitāte veikt Rail Balticadzelzceļa līnijas projektēšanu, zemju atsavināšanu un būvniecības uzsākšanu līdz 2024. gadam.  Deklarācija par Māra Kučinska vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 16.punkts paredz: “Īstenosim Rail Baltica projektu kā Baltijas valstu lielāko infrastruktūras projektu, lai to pilnībā pabeigtu nākamajā Eiropas Savienības daudzgadu finansēšanas ietvarā.”.  Valdības rīcības plāns Deklarācijas par Māra Kučinska vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai paredz (pasākums 16.1) "Pabeigt nacionālo izpēti par Rail Baltica trases novietojumu Latvijas teritorijā un nodrošināt turpmāko projekta ieviešanu, izstrādājot Baltijas valstu starpvaldību līgumu un efektīvu uzraudzības un lēmumu pieņemšanas mehānismu nacionālajā un starptautiskajā līmenī. Veikt Rail Baltica pirmās kārtas aktivitāšu ieviešanu saskaņā ar Finansēšanas līgumu (Nr. INEA/CEF /TRAN/M2014/1045990, kas noslēgts ar Inovācijas un tīklu izpildaģentūru) un īstenot sagatavošanās darbus turpmākai Rail Baltica projekta ieviešanai."  Ar 2013.gada 11.decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1316/2013 ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 ir noteikti kopīgu interešu prioritārie projekti. Eiropas transporta tīklu (turpmāk - TEN-T) prioritāro projektu sarakstā iekļauts savienojums Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava (Rail Baltica), tādejādi nodrošinot visu Savienības reģionu sasniedzamību, vienlaikus uzsverot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas izmantošanas nozīmīgumu transporta ilgtspējas nodrošināšanā. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Rail Baltica projekts paredz jaunas Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Latvijas posma būvniecību ar mērķi integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā; nodrošināt Baltijas valstu dzelzceļa tīkla tehnisko savietojamību ar Polijas un pārējās Eiropas Savienības dzelzceļa tīklu. Rail Baltica dzelzceļa līnija savienos Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu – Berlīni. Netieši maršrutā ir iekļauta arī Somija, tādējādi pagarinot projekta ietekmi arī līdz Skandināvijas valstīm. Rail Baltica ir iekļauts TEN-T pamattīklā un pamattīkla Baltijas – Adrijas koridorā. Rail Baltica dzelzceļa līnija paredzēta pasažieru un kravu pārvadājumiem.  Šobrīd notiek izpētē “Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte” (turpmāk – detalizēta tehniskā izpēte) un tās ietvaros ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk – IVN) un noteikts sliežu ceļu koridora novietojums (un saistītās infrastruktūras teritorijas), kas izvērtēts no tehniskiem, vides, sociāli ekonomiskiem un juridiskiem aspektiem. Trases variants izvēlēts, ņemot vērā jau esošos vai plānotos infrastruktūras objektus, pēc iespējas veidojot vienotus koridorus, piemēram, gar esošajiem vai plānotajiem valsts autoceļiem, lai pēc iespējas mazāk fragmentētu apdzīvotās vietas, mežu masīvus un nekustamos īpašumus. IVN veikts atbilstoši normatīvo aktu prasībām.  Teritorijas attīstības plānošanas likuma 17.panta pirmā daļa nosaka, ka priekšlikumā par nacionālo interešu objektu izveidošanu ietver vietas izvēles pamatojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātus, ja tas ir nepieciešams saskaņā ar normatīvo aktu prasībām. Vienlaikus Ministru kabinetā ir iesniegts Ministru kabineta rīkojuma projekts “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu”, ar kuru noteikts, ka paredzētās darbības vieta (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā ir sekojoša: Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas Republikas robeža. Līdz ar to, Ministru kabineta rīkojuma „Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica”pieņemšana cieši saistīta ar iepriekš minēto Ministru kabineta rīkojumu par paredzētās darbības akceptu.  IVN ietvaros paredzētā darbība iekļauj: dzelzceļa līnijas infrastruktūras būvniecību Latvijas teritorijā no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tai skaitā iekļaujot Rīgas pasažieru staciju un starptautisko lidostu “Rīga”, citas saistītās infrastruktūras (dzelzceļa stacijas, kravu terminālis, apkopes objekti u.c.) būvniecību, dzelzceļa infrastruktūras energoapgādes būvniecību (tajā skaitā jauna 110 kV elektropārvades līnija posmā Salacgrīva – Skulte), citas infrastruktūras pārbūvi šķērsojumu vietās (ceļi, gāzes vadi, u.c.). Plānotā dzelzceļa līnija šķērso Daugavu divās vietās – Rīgas pilsētā paralēli esošajam dzelzceļa tiltam, un pie Saulkalnes, kur Daugavas labajā krastā šķērsojums atrodas Salaspils novadā, bet Daugavas kreisajā krastā - Ķekavas novadā.  Plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica sākas pie Igaunijas – Latvijas robežas, turpinās caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadiem, Rīgu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadiem līdz Latvijas – Lietuvas robežai.  Lai nodrošinātu sadarbību ar pašvaldībām, kuras ietekmē plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica un ar to saistītā infrastruktūra, tika organizētas gan atsevišķas tikšanās ar katru skarto pašvaldību, gan arī tika organizētas pašvaldību pārstāvju darba grupas Satiksmes ministrijā. Papildus pašvaldību darba grupas sanāksmēm, notika individuālas konsultēšanās ar katras pašvaldības vadību, attīstības un plānošanas speciālistiem, kā arī sniegtas prezentācijas domes un attīstības komiteju sēdēs.  Detalizētās tehniskās izpētes ietvaros ir plānota arī turpmākā sadarbība ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām, kuru administratīvās teritorijas šķērso plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica.  IVN ietvaros vērtēts 300 m plats koridors, kura platums atsevišķās vietās (šķērsojumi ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām, naftas vadu, nepieciešamajām teritorijām apkopes termināļa, vagonu depo un multimodālā termināļa izbūvei) ir paplašināts, lai paralēli varētu izstrādāt optimālus tehniskos risinājumus gan infrastruktūras šķērsojumiem (ar ceļu tīklu, energopārvades un gāzes maģistrālajām līnijām), gan atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietošanai, gan piekļuves nodrošināšanai, savukārt Rīgas pilsētas teritorijā vērtēts 50 m plats koridors.  Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izstrādāts 60 m plats Rail Balticadzelzceļa koridors, izņemot staciju, depo un citu infrastruktūras objektu vietas, t.sk. saistībā ar Rīgas pasažieru stacijas un Salaspils kravu termināļa izpētēm, kur teritorija ir lielāka. Pēc detalizētu tehnisko risinājumu izstrādes Rail Baltica koridora platumu atsevišķās vietās, ņemot vērā reljefu, īpašumu struktūru, piekļūšanu īpašumiem un apbūves blīvumu, specifiskus tehniskos risinājumus u.c. apstākļus, precizēs (20 m - 60 m).  2016.gada 3.maijā Vides pārraudzības valsts birojs (turpmāk – VPVB) ir sniedzis atzinumu Nr.5 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu” (turpmāk – atzinums). VPVB savā atzinumā norāda, ka Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvos aktos noteiktos, IVN ziņojumā paredzētos un ar VPVB atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.  2016.gada 9.jūnijā Satiksmes ministrija organizēja sanāksmi ar skarto pašvaldību pārstāvjiem, kurā informēja par saņemto VPVB atzinumu un akceptam virzīto trases novietojumu katras skartās pašvaldības griezumā. Pašvaldības neizteica iebildumus par trases novietojuma izvēlēto alternatīvu, jo tās sakrīt ar IVN ziņojumā rekomendēto trases alternatīvu, izņemot Salacgrīvas novada pašvaldību, kas B2-2 alternatīvas vietā, kas pietuvojas Svētciemam, atbalsta sabiedrības atbalstīto C5 alternatīvu.  Līdz ar to no 15 skartajām pašvaldībām 14 pašvaldības atbalsta Rail Baltica dzelzceļa līnijas trases novietojumu tās teritorijā.Salacgrīvas novada dome ir norādījusi, ka C5 alternatīva ir radusies IVN sabiedriskajās apspriešanās, plānošanā iesaistoties iedzīvotājiem un pašvaldībai. Salacgrīvas novada dome uzskata, ka B2 – 2 posms neatbilst iedzīvotāju interesēm.  Ņemot vērā Salacgrīvas novada domes un iedzīvotāju grupas viedokli, tika organizētas atkārtotas tikšanās gan ar pašvaldību, gan iedzīvotājiem, kur IVN izstrādātāji, Satiksmes ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija un VPVB norādīja uz Salacgrīvas novada domes atbalstītā trases novietojuma varianta neatbilstību normatīvo aktu prasībām, kā arī uz riskiem, kas iestātos, ja dzelzceļa trase šķērsotu NATURA 2000 teritoriju, esot citai alternatīvai, kas neskar NATURA 2000 teritoriju. Salacgrīvas novadā ir izstrādāti vairāki vietējās intereses iekļaujoši posmi – posms, kas rada potenciālu stacijai pie Salacgrīvas pilsētas, posms, kas apiet lauku apbūves grupu pie Melbāržiem, kā arī posms, kas apiet Tūju un Jelgavkrastus.  Ministru kabinets, pieņemot Ministru kabineta rīkojumu “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu”, izvēloties starp divām alternatīvā Salacgrīvas novada teritorijā, izvērtējot Salacgrīvas novada domes izteiktos argumentus un par vides aizsardzību atbildīgo institūciju sniegto informāciju, pieņēma lēmumu atbalstīt tādu dzelzceļa trases novietojumu, kas atbilst spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kas izvērtēts arī kā izdevīgākais no sociālekonomiskajiem, vides un tehniskajiem aspektiem un atzīstot, ka tā kopumā ir tautsaimniecībai izdevīgākā.  Ņemot vērā alternatīvu novērtējuma rezultātus IVN ietvaros, kas ietver kompleksu gan vides, gan dabas, gan kultūrvēstures, gan sabiedrības un pašvaldību attieksmes, gan sociālekonomiskos un turpmākās attīstības potenciāla aspektu salīdzinājumu, kā arī ņemot vērā VPVB atzinumu, pieņemto lēmumu par paredzētās darbības akceptu, Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības vieta (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā ir sekojoša: Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas robeža (1.attēls).  1. attēls. Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības vieta (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā  C:\faili\dokumenti\7.Nacionalais\RAIL-BAltica\3 IVN\Paredzetas darbibas akcepts MK 2016\MK rikojums 2107206\G150_RB_trases_2016-07-21_1mlj_MK_rikojumam.jpg  No vairākiem sākotnēji aplūkotajiem dzelzceļa koridora novietojuma variantiem, ar paredzētās darbības akcepta lēmumu apstiprinātais dzelzceļa koridora novietojums rada vislielākos ieguvumus tautsaimniecībai, jo tajā sabalansētas gan vides, gan iedzīvotāju, gan tautsaimniecības intereses. Izvēlētais novietojuma variants ne tikai samazina ietekmi uz vidi vietās, kur tas iespējams, bet arī ir novietots maksimāli ērti pie koridoram pieguļošajiem ekonomiskās aktivitātes centriem, lai ilgtermiņā nodrošinātu iespēju attīstīt reģionālo pasažieru satiksmi 1435 mm sliežu ceļu tīklā (Salacgrīva, Bauska) un pieslēgumus loģistikas teritorijām Latvijas reģionos (piemēram, loģistikas parks Skultē).  Kopējais garums Latvijas teritorijā - 268 km. IVN rezultātā noteiktās projekta īstenošanai nepieciešamo zemju platības provizoriski skar 1680 ha (kopā ar autoceļu šķērsojumu pārbūves teritorijām – 2115 ha). Tieši ietekmēto nekustamo īpašumu īpašnieku (tiesisko valdītāju) skaits ir 1300, no kuriem gandrīz puse ir valsts un pašvaldības.  Turpinot detalizētu tehnisko izpēti, Satiksmes ministrija vēršas pašvaldībās, kuras šķērso plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica, ar ierosinājumu izstrādāt lokālplānojumu. Lokālplānojumu izstrādes mērķis ir veikt grozījumus teritorijas plānojumos un nodrošināt priekšnoteikumus dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecības īstenošanai, nosakot dzelzceļa trasei un ar to funkcionāli saistīto objektu izbūvei nepieciešamās teritorijas un saskaņā ar normatīvajiem aktiem, izstrādājot izmantošanas nosacījumus šīm teritorijām. Lokālplānojums ir publiski pieejams dokuments, kas saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumu Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem” 15.punktu publiski ir pieejams valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā (Ģeoportālā) un pašvaldības tīmekļa vietnē. Lokālplānojumu izstrādes mērķis ir arī integrēt Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica novadu ilgtermiņa teritorijas attīstībā. Vienlaikus ar lokālplānojumiem ir plānots atcelt tās teritorijas, kas pašvaldību teritoriju plānojumos ir noteiktas Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras attīstībai, taču tās tomēr nebūs nepieciešamas.  Dzelzceļa trasei un ar to funkcionāli saistīto objektu izbūvei nepieciešamās teritorijas atbilstošā detalizācijas pakāpē, ņemot vērā ietekmes uz vidi novērtējumu, tehniskos risinājumus, reljefu, šobrīd dabā esošo teritorijas izmantošanu un teritorijas plānojumos ilgtermiņā plānoto teritorijas attīstību blakus plānotajam Rail Baltica dzelzceļam un ar to funkciolāli saistītajiem objektiem u.c. ieteikmējošos faktorus, tiks noteiktas lokālplānojumos. Tāpēc Ministru kabineta rīkojuma projektā 2.punktā ir noteikts, ka nacionālā interešu objekta vietas (tas ir arī teritorijas, kas nepieciešama plānotās dzelzceļa infrastruktūras un ar to saistītās infrastruktūras izbūvei) izvēles pamatojums ir noteikts pamatojoties uz ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrā saņemtā paredzētās darbības akcepta nosacījumiem. Paredzētās darbības akcepta nosacījumi noteikti Ministru kabineta rīkojumā “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu”.  Aizsargjosla Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica tiks noteikta atbilstoši Aizsargjoslu likumam.  Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1.panta 7.punktu, nacionālo interešu objekts ir teritorijas un objekti, kas nepieciešami būtisku sabiedrības interešu nodrošināšanai.  Nacionālo interešu objekts Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra Rail Baltica un teritorija, kas nepieciešama dzelzceļa Rail Baltica projekta īstenošanai, ir noteikta saskaņā ar veikto ietekmes uz vidi novērtējumu, un projekts ir īstenojams saskaņā ar Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu un lēmumu par paredzētās darbības akceptu.  Latvijā nacionālā interešu objekta statuss līdz šim ir piešķirts sekojošiem objektiem:  1) 2013.gada 4.janvāra Ministru kabineta rīkojums Nr. 7 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu elektrotīklu pārvades savienojuma “Kurzemes loks” 1. Posmam “Grobiņa-Ventspils-Dundaga”;  2) 2013.gada 2.jūlija Ministru kabineta rīkojums Nr. 297 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu valsts akciju sabiedrības “Starptautiskā lidosta “Rīga” lidlauka teritorijai”;  3) 2014.gada 19.marta Ministru kabineta rīkojums Nr. 123 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Gaujas upes lejteces pretplūdu aizsardzības infrastruktūras būvēm Carnikavas novadā”;  4) 2015.gada 25.marta Ministru kabineta rīkojums Nr. 141 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu elektrotīklu pārvades savienojuma “Kurzemes loks” 2. un 3.posmam “Dundaga-Tume-Rīga (Imanta)”;  5) 2015.gada 17.septembra Ministru kabineta rīkojums Nr. 571 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu jaunajam Liepājas cietumam Alsungas ielā 29, Liepājā”;  6) 2016.gada 20.janvāra rīkojums Nr. 32 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Latvijas Republikas valsts robežas joslai gar ārējo Latvijas Republikas sauszemes robežu”.  Izvērtējot valstī pieņemto nacionālo interešu objekta statusa noteikšanas precedentus, secināms, ka līdz šim neviens pieņemtais Ministru kabineta rīkojums par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu nav ticis noformēts atbilstoši Administratīvā procesa likuma 67.panta prasībām. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija |
| 4. | Cita informācija | Veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, ar 2014.gada 4.jūnija Satiksmes ministrijas rīkojumu Nr.01-03/111 “Par Rail Baltica tehniskās izpētes Tehniskās darba grupas izveidošanu” ir izveidota tehniskā darba grupa, kurā pārstāvētas 25 dažādas institūcijas, kuru intereses skar Rail Baltica projekts. Izveidota arī pašvaldību darba grupa, kurā piedalās 21 pašvaldības pārstāvis. Minētās darba grupas izveidotas, lai nodrošinātu kvalitatīvu detalizētās tehniskās izpētes vadību un ieinteresēto pušu interešu pārstāvniecību. Darba grupas nodrošina izpētes darba uzraudzību, organizē nepieciešamo komunikāciju starpinstitūciju līmenī un konstatēto problēmu novēršanu pēc iespējas agrākā projekta izstrādes stadijā. Šādā veidā izpētes darba un saistīto lēmumu pieņemšanas organizācija notiek maksimāli plašā lokā, ņemot vērā un iespēju robežās iestrādājot visu ieinteresēto pušu intereses.  Tehniskajā darba grupā ietilps gan ministriju - Satiksmes, Ekonomikas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības un Zemkopības ministrijas, gan to pārziņā esošo iestāžu un valsts kapitālsabiedrību – VAS “Latvijas Dzelzceļš”, Valsts dzelzceļa administrācijas, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, VAS “Latvijas Valsts ceļi”, AS “Latvijas Gāze”, AS “Latvijas Valsts meži”, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””, AS “Rīgas starptautiskā autoosta”, Vides valsts dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes, Dabas aizsardzības pārvaldes, Latvenergo koncernā ietilpstošās AS “Latvijas Elektriskie tīkli”, AS “Augstsprieguma tīkls” un AS “Sadales tīkls” pārstāvji, kā arī pārstāvji no Rīgas un Zemgales plānošanas reģioniem un Latvijas Pašvaldību savienības, Rīgas domes un Rīgas brīvostas pārvaldes. Papildus individuāli tika uzrunātas arī citas institūcijas, lai izmantotu to rīcībā esošos datus un noskaidrotu institūciju viedokli – Valsts meža dienests, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija, Rīgas Vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padome, UNECSO Latvijas pārstāvniecība, Valsts zemes dienests, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra, Latvijas Vides, ģeoloģijas un metroloģijas centrs, Aizsardzības ministrija, Nacionālie bruņotie spēki un Zemessardze. Notikušas tikšanās ar Rīgas brīvostā strādājošajiem uzņēmumiem, Vides konsultatīvo padomi, Latvijas arheologu biedrību, sniedzot prezentācijas par projekta statusu un plānotajiem darbiem.  Tehniskā darba grupa sanāksmēs tikās, lai spriestu par Rail Baltica trašu novietojuma variantiem, sākotnējo atlasi, daudzkritēriju analīzi un ietekmes uz vidi novērtējuma alternatīvām. Tehnisko risinājumu izstrādei un saskaņošanai ir organizētas kopsummā vairāk kā 80 darba sanāksmes ar infrastruktūras turētājiem.  Lai nodrošinātu pašvaldību deputātu informētību par projekta risinājumiem, detalizētās tehniskās izpētes procesā papildus Pašvaldību darba grupas sanāksmēm, notika individuālas konsultēšanās ar katras pašvaldības vadību, attīstības un plānošanas speciālistiem, kā arī sniegtas prezentācijas domes un attīstības komiteju sēdēs.  Detalizētās tehniskās izpētes ietvaros ir plānota arī turpmākā sadarbība ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām, kuru administratīvās teritorijas šķērso plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica.  2015.gada 24.novembrī noslēgtais Finansēšanas līgums ar INEA Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 Rail Baltica pirmajā kārtā paredz īstenot sekojošas aktivitātes:  - Īpašumu atsavināšanas plāns – centrālā daļa;  - Tehnisko projektu ekspertīze;  - Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītās infrastruktūras tehniskais projekts;  - Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas saistītās infrastruktūras, ēku un mezglu tehniskais projekt;  - Dzelzceļa līnijas Latvijas centrālās daļas tehniskais projekts;  - Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītās infrastruktūras būvniecība;  - Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas un ar to saistītas infrastruktūras un mezgla būvniecība;  - Dzelzceļa līnijas Latvijas Centrālās daļas būvniecība: Savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu „Rīga”, (1.posms);  - Īpašumu atsavināšana (1.posms);  - Būvniecības uzraudzība no pasūtītāja puses;  - Komunikācija un PR plāns ar sabiedrību;  - Projekta īstenošanas atbalsta pasākumi.  Atbilstoši Finansēšanas līgumam Satiksmes ministrija ir saņēmējs, bet 100% valstij piederošā sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” ir nacionālais aktivitāšu ieviesējs.  Lai nodrošinātu Finansēšanas līguma izpildi Satiksmes ministrija un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2015.gada 29.decembrī noslēdza deleģēšanas līgumu ar kuru Ministrija uzdod un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” apņemas organizēt darbus, t.sk. veikt iepirkumu procedūras, nodrošināt līgumu vadību, organizēt nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu valsts vajadzībām, veikt sadarbību ar iesaistītajām pusēm starptautiskajā un nacionālajā līmenī, un citus darbus Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei saskaņā ar Finansēšanas līgumu, kas noslēgts ar Inovācijas un tīklu izpildaģentūru Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990. Tādejādi, kopš 2016.gada ir uzsākta Rail Baltica pirmās kārtas realizēšana atbilstoši noteiktajam laika grafikam, t.i. projektēšana pabeigta 2019.gadā, bet pirmās kārtas būvniecība 2022. (n+2) gadā. Projektēšanas un būvniecības iepirkumi tiks veikti saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu, iepirkumus regulējošajiem ES normatīvajiem aktiem un labāko nozares praksi.  Realizējot Rail Baltica projektu ar tam speciāli izveidotu 100% valstij piederošu kapitālsabiedrību, Latvija nodrošinās līdz šim nebijušu Eiropas dzelzceļa infrastruktūras kompetenču centra izveidi, projekta gaitā spēs nodrošināt tiešu uzraudzību un kontroli, nodrošinot efektīvu un pārskatāmu līdzekļu izlietojumu un kvalitatīvi realizēt aktivitātes noteiktajā laika grafikā.  Baltijas valstis ir apliecinājušas savu gatavību realizēt Rail Baltica projektu noteiktajā maršrutā atbilstoši globālā projekta definīcijai un laika grafikam, t.i., projektēšanu veikt līdz 2019.gadam (ieskaitot), bet būvniecību pabeigt līdz 2025.gadam. Demonstrējot gatavību realizēt projektu gan 2015.gadā, gan 2016.gadā Baltijas valstu transporta ministri, Polijas un Somijas transporta ministri, kas ir Rail Baltica partnervalstu pārstāvji, kā arī ES Komisijas pārstāvji parakstīja kopīgas deklarācijas par Rail Baltica projekta realizēšanu, norādot uz projekta nozīmi Baltijas valstīm un ES kopumā. Šobrīd noris darbs pie Rail Baltica starpvaldību līguma izstrādes, kas nostiprinās valstu apņemšanos realizēt Rail Baltica projektu apstiprinot galvenos projekta tehniskos parametrus, laika grafiku, sadarbības principus un projekta ģeopolitisko nozīmi.  Ministru kabineta rīkojuma projekts “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica” skatāms kopā ar Ministru kabineta rīkojuma projektu “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu”. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Ministru kabineta rīkojums ietekmēs pašvaldības – Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Mārupes, Olaines, Salaspils, Ķekavas, Baldones, Iecavas un Bauskas novadus un Rīgas pilsētu, kuru administratīvajās teritorijās ir plānots izbūvēt Rail Baltica dzelzceļa un ar tā īstenošanu saistīto infrastruktūru, kā arī nekustamo īpašumu īpašniekus, kuru zemes daļēji vai pilnībā tiks atsavinātas dzelzceļa un saistītās infrastruktūras būvniecībai.  Nekustamo īpašumu provizoriskais skaits, kurus skar dzelzceļa un saistītās infrastruktūras būvniecība un plānotās dzelzceļa aizsargjoslas, provizoriski ir 1680 ha, kas skar 1300 īpašniekus (tā kā vienam īpašniekam pieder vairāki īpašumi). Atsavināšana un zaudējumu kompensācijas tiks veiktas atbilstoši Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likuma un 2011.gada 15.marta Ministru kabineta noteikumu Nr.204 “Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu” noteiktajā kārtībā.  Minētie Ministru kabineta noteikumi paredz kārtību, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām nepieciešamo nekustamo īpašumu, ietverot individuālu pieeju katram nekustamā īpašuma īpašniekam, iesaistot to sarunu procesā pēc iespējas agrākā nekustamo īpašumu atsavināšanas procesa stadijā, piesaistot sertificētu nekustamo īpašumu vērtētāju, kurš veic nekustamā īpašuma novērtējumu atbilstoši tā brīža nekustamā īpašuma tirgus vērtībai, kā arī papildus novērtē katra nekustamā īpašuma īpašnieka iesniegtos dokumentus, kas ir par pamatu zaudējumu aprēķinam, kā rezultātā kopējais kompensācijas apmērs šobrīd precīzi nav nosakāms.  Sabiedrības vajadzībām nepieciešamo nekustamo īpašuma atsavināšanas process tiks organizēts no 2017.gada līdz 2019.gadam ieskaitot, atbilstoši Rail Baltica projekta attīstības kārtām. Nekustamo īpašumu atsavināšanas tiks uzsākta Rīgā un pierīgā atbilstoši Rail Baltica pirmajai realizēšanas kārtai.  Saskaņā ar Finansēšanas līgumu, kas noslēgts ar INEA par Rail Baltica pirmās kārtas realizēšanu, Eiropas Savienības atbalsta intensitāte pētījumiem ir 85% apmērā, bet projektēšanai, būvniecībai un nekustamā īpašuma atsavināšanai 81% apmērā. Tādejādi sabiedrības vajadzībām nepieciešamo nekustamā īpašuma atsavināšana tiks veikta galvenokārt izmantojot ES finansējumu. Nekustamā īpašuma atsavināšanas procesā nekustamā īpašuma īpašniekam vai pašvaldībai nebūs jāveic finansiāli ieguldījumi.  Atsavināšanas izdevumus, saistītus ar sabiedrības vajadzībām nepieciešamo nekustamo īpašuma tiesību nostiprināšanu Zemesgrāmatā uz atsavināšanas ierosinātāja vārdu, nekustamo īpašumu novērtēšanu un atsavināšanas procesa pabeigšanu, sedz sabiedrības vajadzībām nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšanas ierosinātājs. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Rail Baltica projekts ir viens no Eiropas prioritārajiem projektiem. Tā īstenošana veicinās Baltijas valstu transporta infrastruktūras sistēmas integrāciju Eiropas Savienības transporta tīklā, kā arī tautsaimniecības ilgtspējīgu un diversificētu attīstību un konkurētspēju. Uzlabojot kravu un pasažieru pārvadājumu iespējas ziemeļu-dienvidu virzienā, sagaidāms, ka Rail Baltica veicinās jaunu attīstības centru izveidi, uzlabojot ekonomisko kohēziju. Pārvadājumu ātrums, zemākas izmaksas un intermobilitāte gan pasažieru, gan kravu jomā uzlabos pārvietošanās ērtumu, palielinās iedzīvotāju mobilitāti, sniedzot iespēju izvēlēties izdevīgāko transporta veidu un ērti nokļūt galamērķī, savukārt kravu pārvadājumos dažādu transporta veidu savienojumi uzlabos kravu plūsmu un koordināciju no dažādiem reģioniem.  Jaunā dzelzceļa līnija iekļaus Latvijai stratēģiski svarīgos infrastruktūras objektus - Rīgas centrālo pasažieru staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”, tādējādi padarot tos par neatņemamu starptautiska transporta koridora sastāvdaļu. Bez tam, Saulkalnē paredzēts izbūvēt nepieciešamo multimodālo kravu terminālu, kurš savienos Rail Baltica ar esošo 1520 mm sliežu ceļu tīklu, paverot Rail Baltica lietotāju transportēšanas iespējas Austrumu virzienā, kā arī nodrošinot iespēju kravas pārvirzīt uz/no Latvijas ostām.  Projekta īstenošanas rezultātā radīsies atdeve tautsaimniecībai no veiktajām investīcijām dzelzceļa infrastruktūrā kā tiešā un netiešā ietekme, t.sk. vietējā kompetence un materiāli, tiks radītas jaunas tiešās darba vietas būvniecībā, netiešās darba vietas saistītajās nozarēs, piemēram, vietējo materiālu piegādes u.tml., kā arī citas inducētās darba vietas tautsaimniecībā kopumā. Nodarbināto skaita pieaugums būvniecības procesa laikā nodrošinās pašvaldību un valsts budžeta sociālo izdevumu samazināšanos samazinātā bezdarba līmeņa dēļ un ienākuma nodokļa apjoma palielināšanos.  Atbilstoši Būvniecības likuma 15.panta septītajai daļai, nacionālā interešu objekta būvniecībai izdotas būvatļaujas apstrīdēšana vai pārsūdzēšana neaptur tās darbību. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

 Anotācijas sadaļa III, IV un V – projekts šo jomu neskar

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Sabiedrība informēta, ievērojot likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 15.pantā noteikto kārtību, un atbilstoši detalizētās tehniskās izpētes projektā paredzētajiem sabiedrības iesaistīšanas pasākumiem.Papildus tam, pēc nacionālo interešu objekta statusa noteikšanas Ministru kabinetā,turpinot detalizētu tehnisko izpēti, pašvaldībās, kuras atbalstīs Satiksmes ministrijas ierosinājumu, tiks izstrādāti lokālplānojumu. Arī lokālplānojumu izstrādes ietvaros tiks nodrošināta sabiedrības iesaistīšana atbilstoši normatīvo aktu prasībām. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Detalizētas tehniskās izpētes gaitā ir realizēts pasākumu kopums, nodrošinot reālu sabiedrības iesaisti.   * Atbalsts iedzīvotāju un pašvaldību konsultatīvo darba grupu izveides procesam un līdzdalība to darbā (Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Bauskas novados), kas norisinājās vairākos izpētes etapos (kopā iesaistījās 220 cilvēki). * Atkārtotas tikšanās ar iedzīvotājiem un māju īpašnieku grupām, lai skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamo ietekmi (Bauskas, Iecavas, Baldones, Ķekavas, Mārupes, Stopiņu, Inčukalna, Garkalnes, Sējas, Limbažu, Salacgrīvas novadi, Rīgas pilsēta), kopā notika 130 individuālās konsultācijas „uz vietas”. * Analītisku un sabiedrībai skaidrojošu kartogrāfisko materiālu sagatavošanauniedzīvotāju informēšana par Rail Baltica mājas lapā ievietotajiem materiāliemar e-pasta starpniecību (nosūtīti informatīvie e-pasti 2015.gada 1.jūlijā un 12. augustā). * Mājas lapa [**www.railbaltica.info**](http://www.railbaltica.info)(unikālo apmeklētāju skaits 2015.gadā virs 70 tūkstošiem). * Informatīvais tālrunis 27577344 un informatīvais e-pasts [info@railbaltica.info](mailto:info@railbaltica.info), lai skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamo ietekmi, pievienojot pielikumā kartes ar Rail Baltica un interesējošo nekustamo īpašumu. Šīs iespējas ir izmantojuši vairāk kā 1200 privātpersonu, veiktas vairāk kā 500 telefona konsultācijas un sniegtas detalizētas atbildes e-pasta formātā vairāk kā 700 cilvēkiem. * Individuāli paziņojumi pa pastu, kas izpilda IVN normatīvajos aktos noteiktās prasības sākotnējai sabiedriskajai apspriešanai (informēti 4812 īpašnieki, t.sk. 91 ārpus Latvijas dzīvojošs īpašnieks). * Publikācijas laikrakstos, kā to nosaka IVN normatīvie akti, kā arī papildus preses relīzes. * Starptautiska Rail Baltica konference 2015.gada septembrī. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Sabiedrības informēšanai pirms ietekmes uz vidi novērtējuma programmas sagatavošanas un Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sagatavošanas tika organizētas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes visās projekta skarto novadu teritorijās. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmju laikā tika sniegta informācija par plānoto projektu, kā arī klātesošie tika iepazīstināti ar ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru un informēti par sabiedrības tiesībām rakstiski sūtīt savus komentārus un priekšlikumus.  Sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemti iesniegumi ar priekšlikumiem, kas izvērtēti veicot IVN. Saņemto iesniegumu saturs redzams IVN ziņojuma dokumentācijā. |
| 4. | Cita informācija | Detalizētās tehniskās izpētes laikā uzsākts sabiedrības viedokļa monitorings, lai apzinātu Latvijas iedzīvotāju attieksmi pret Rail Baltica projektu. Pēc pilnsabiedrības “RB Latvija” pasūtījuma SIA “Mārketinga praktiķu ACADEMIA” veica trīs interneta lietotāju online aptaujas, 2014. gada decembrī, 2015. gada jūnijā un decembrī. Online aptauja tiek plaši izmantota gan sabiedriskā, gan privātā sektora vajadzību izpētei, kad nepieciešams aptaujāt ekonomiski aktīvos iedzīvotājus. Aptaujai tika izmantota precīzi atlasīta un segmentēta datu bāze, ko veidoja 1001 respondents – kopums, kas atbilst Latvijas iedzīvotāju ģenerālajam kopumam vecuma grupās no 18 līdz 65 gadiem.  Izpētes gaitā ir augusi iedzīvotāju informētība par “Rail Baltica” projektu (2014.gada decembrī 59%, 2015.gada jūnijā 81%, 2015.gada decembrī 87%), turklāt pieaugot to iedzīvotāju īpatsvaram, kas uzskata, ka ir labi informēti par Rail Baltica projektu – no 10% 2014.gada decembrī līdz 24% 2015.gada decembrī.  2. attēls. Latvijas iedzīvotāju informētība par Rail Baltica projektu.    Aptaujas 2015.gada decembra rezultāti liecina, ka kopējais iedzīvotāju atbalsts ir augsts – 86,1 % Latvijas iedzīvotāju atbalsta Rail Baltica projektu (3.attēls). Izpētes gaitā tas ir mainījies līdz ar sabiedriskajās apspriešanās uzzināto paredzamo ietekmi uz nekustamiem īpašumiem.  3.attēls. Latvijas iedzīvotāju atbalsts Rail Baltica projektam. |

Anotācijas VII sadaļa – projekts šo jomu neskar

Satiksmes ministrs U. Augulis

Vīza: Valsts sekretārs K.Ozoliņš

03.08.2016. 14:45

4202

A.Driksna

67028020, [agnis.driksna@sam.gov.lv](mailto:agnis.driksna@sam.gov.lv)

K.Vingris

67028275, [kaspars.vingris@sam.gov.lv](mailto:kaspars.vingris@sam.gov.lv)

D.Dolģe,67028030, [daiga.dolge@sam.gov.lv](mailto:daiga.dolge@sam.gov.lv)